

Freitag, 25. September 2020

Seite 15

Leistung für dreimal mehr Fahrgäste

Antrag für Neubau der Kampenwandseilbahn liegt Landratsamt zur Genehmigung vor

VON HEINRICH REHBERG



Aschau – Die Tage der kleinen Vierer-Seilbahnkabinen der Kampenwandbahn sind gezählt. Eigentlich schon seit 2016: Denn schon damals stimmte der alte Aschauer Gemeinderat einstimmig für den Neubau der Kampenwandseilbahn. 2018 hatte das Gremium die Entscheidung ein zweites Mal bestätigt. Bei der jüngsten Gemeinderatssitzung stellte Betreiber und Geschäftsführer Eric Zbil den aktuellen Planungstand vor.

Seit über 60 Jahren fahren die Vierer-Gondeln der Kampenwandseilbahn täglich auf den Berg. Inzwischen ist die Anlage jedoch in die Jahre gekommen und soll grundlegend erneuert werden. Statt 450 Gästen pro Stunde sollen künftig 1500 Menschen in Achter-Kabinen auf die Kampenwand und zurück ins Tal gebracht werden. FOTO REHBERG

Seit ihrem Bau im Jahre 1957 hat es die Seilbahn unzähligen Menschen ermöglicht, das Bergerlebnis Kampenwand und den Blick über das Voralpenland und den Chiemsee zu genießen. Nach über 60 Jahren Nutzungszeit ist die Anlage jedoch in die Jahre gekommen und soll nach dem Willen von Zbil grundlegend erneuert werden. Doch der bürokratische Aufwand ist groß: Seit 2014 – also über sechs Jahre – laufen bei Zbil die Planungen für den „Neubau einer kuppelbaren Achter-Kabinenbahn als Ersatz der bisherigen Kampenwandseilbahn“.

Ausblick auf die baulichen Schritte

Eric und Kiki Zbil informierten den Aschauer Gemeinderat über alle Schritte, die seit sechs Jahren unternommen haben. Der Seilbahnbetreiber gab dem Gremium einen ersten Eindruck der künftig notwendigen Baumaßnahmen: die bisher genutzten Gebäude im Tal und am Berg sollen abgerissen und neu gebaut werden. Nach über 60 Jahren seien sie verbraucht und könnten nicht entsprechend umgebaut werden. Die neue Bahn soll vollständig auf der bisherigen Trasse gebaut werden, anstelle der aktuell sieben Stützen für die Seilführung seien künftig 13 notwendig.

Vorgesehen sei die Beschaffung von 72 Kabinen mit einem Fassungsvermögen von je acht Personen. Sie seien behindertengerecht gebaut und ermöglichen ein schwellenloses Ein- und Aussteigen in den neu gebauten Berg- und Talstationen. Mit den neuen Kabinen erhöhe sich laut Zbil die Leistung der Bahn von bisher 450 auf 1530 Personen pro Stunde.

Zbil merkte an, dass die höhere Transportkapazität nicht automatisch mit einer Verdreifachung der Passagierzahl verbunden sei: „Wir brauchen diese Kapazitäten hauptsächlich, um Wartezeiten im Tal und am Abend am Berg zu

vermeiden.“ Der Betreiber rechnet dennoch mit einem leichten Plus von zehn bis 15 Prozent an zusätzlichen Fahrgästen: „Mehr werden es wohl nicht. Woher sollten plötzlich dreimal so viele Gäste kommen? Wie, womit und woher sollten sie anreisen?“ Er trat damit allen gegenüber, die bei einem Neubau ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und zusätzliche Autoströme befürchten.

„Wir haben jetzt alle notwendigen Bauunterlagen beim Landratsamt Rosenheim eingereicht und sind bereit für den Bau, wenn die Genehmigung kommt“, berichtete er. Dafür seien rund anderthalb Jahre vorgesehen: Ein halbes Jahr davon wird die Baustelle eingerichtet, da fahre die alte Bahn noch. Die eigentlichen Baumaßnahmen seien mit einem weiteren Jahr angesetzt, da ist die alte Bahn stillgelegt und zurückgebaut werden muss, gleichzeitig werde die neue aufgebaut.

Bürgermeister Frank bedankte sich bei Eric und Kiki Zbil: „Mit diesem Konzept und dieser Planung kann die Gemeinde in eine gute touristische Zukunft blicken.“

Zustimmung und Kritik im Gremium

Tatjana Mittermayer (ZfA) bedauerte, dass die „Nostalgie-Bahn“ abgeschafft werde, sah aber in der künftigen Lösung nur Vorteile für den Betreiber und die Gemeinde. „Es ist sensationell, wie sich die Familie Zbil in dieses Projekt reinhängt und es nach so vielen Jahren immer noch weiter verfolgt.“ Zustimmung kam auch von den anderen Gemeinderäten aus den Fraktionen ZfA, CSU und BBA.

Simon Hoesch (ABL), Wolf Neelsen (Grüne) Sebastian Pertl (FWG) und Professor Dr. Edda Weimann (Grüne) mahnten davor, durch die Vergrößerung der Beförderungskapazitäten zusätzliche Besucherströme nach Aschau zu ziehen. Ihrer Ansicht nach gebe es im Tal nicht genügend Parkraum. Auch der Verbleib der Menschen am Berg zwischen Bergstation und Steinlingalm sei ungeklärt. „Wir wollen den Tourismus fördern, aber einen sanften Tourismus. Wir müssen den Freizeitdruck herausnehmen“. Ein Beschluss war nicht notwendig, alle notwendigen Beschlüsse hat der Gemeinderat bereits in der vergangenen Periode gefasst.

Zur bisherigen Planung:

Der Aschauer Gemeinderat konnte bereits 2016 von der Notwendigkeit eines Neubaus überzeugt werden. Einstimmig beschloss das Gremium, den Bau zu genehmigen und das Vorhaben zu unterstützen. Vor einem Neubau haben die Behörden aber verschiedene Gutachten gefordert: zusätzlich zu den ortsüblichen Emissionsgutachten und den Auswirkungen der Bahn auf die Flora und Fauna im Naturschutzgutachten, musste für eine Population Birkhühner und die Möglichkeit einer Beeinträchtigung ihres Balzverhaltens während des Baus und des Betriebs der Anlage ein eigenes Gutachten beigebracht werden. Die Begutachtung hat sich über drei Jahre hingezogen. Zwischendurch hatte laut Seilbahnbetreiber Eric Zbil das erste beauftragte Architekturbüro in Österreich den Auftrag zurückgegeben, weil weder eine Genehmigung noch ein Baubeginn zu erwarten waren. „In Österreich hätten wir in dieser langen Zeit schon die erste Million Gäste transportiert“, teilten die österreichischen Planer laut Zbil mit.

Mittlerweile hat sich ein neues Seilbahn-Spezialbüro für den Bau der neuen Bahn, verbunden mit dem Neubau von Berg- und Talstation, gefunden.